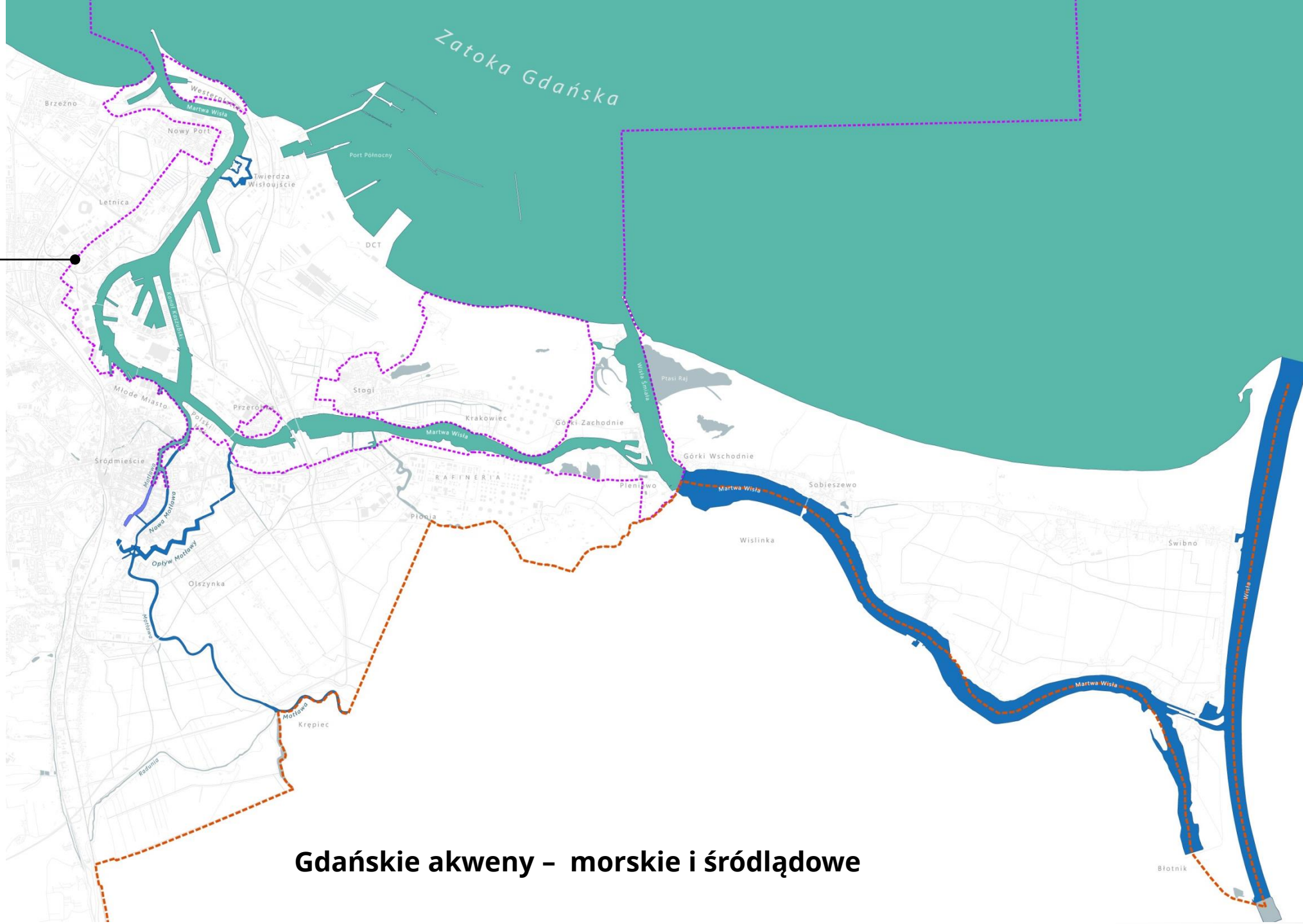


SEMINARIUM
ZIELEŃ I WODA. PROJEKTY DLA GDAŃSKA
06.03.2023

**STUDIUM
WYKORZYSTANIA
GDAŃSKICH AKWENÓW**





Granica
Portu Gdańsk

Wewnętrzne
wody morskie

Wody
Śródlądowe

Gdańskie akweny – morskie i śródlądowe

++
NEC TEMERE NEC TIMIDE
++

**W CELU DIAGNOZY POTRZEB UŻYTKOWNIKÓW GDAŃSKICH AKWENÓW
PRZEPROWADZONO SZEŚĆ SPOTKAŃ KONSULTACYJNYCH
ZORGANIZOWANYCH W PONIŻSZYCH W GRUPACH TEMATYCZNYCH:**

- Przedsiębiorstwa produkujące łodzie żaglowe i motorowe oraz usługi w tym sektorze.
- Żeglarze i motorowodniacy indywidualni oraz firmy czarterowe.
- Edukacja morską dzieci i młodzieży i sporty wodne uprawiane zawodniczo.
- Pasażerski transport wodny oraz wypożyczalnie sprzętu pływającego.
- Ochrona środowiska.
- Domy na wodzie.

WYBRANE POTRZEBY I PROBLEMY ZGŁOSZONE PODCZAS KONSULTACJI:

- Falowanie na Martwej Wiśle wzbudzone przez przepływające jednostki i potęgowane przez odbicia od nowych nabrzeży,
- Uwagi do nowych nabrzeży budowanych przez Urząd Morski:
 - brak uzbrojenia w media (woda, prąd),
 - brak dostatecznej liczby miejsc dla wodowania kajaków, cumowania lekkich pomostów i wyjść z wody dla pływających,
 - stopniowe przekształcanie Martwej Wisły w betonowe koryto poprzez uniemożliwianie rozwoju roślinności nabrzeżnej,

WYBRANE POTRZEBY I PROBLEMY ZGŁOSZONE PODCZAS KONSULTACJI:

- Deficyt miejsc postojowych dla jachtów na wodzie,
- Deficyt miejsc do zimowania dla jachtów na lądzie i zaplecza remontowego,
- Ciągły wzrost kosztów postoju jachtów,
- Konieczność budowy dużego portu jachtowego,
- Gentryfikacja przystani i zagrożenie dla przetrwania małych klubów oraz przecięcie tradycji wielopokoleniowej w wyniku zmiany klubów w komercyjne mariny,
- Zbyt mała baza sportowa i szkoleniowa, która ogranicza możliwości przyjęcia rosnącej liczby chętniej młodzieży i przekłada się na niższy poziom zawodników,
- Brak dobrego dojazdu do ośrodków położonych nad Wisłą Śmiałą,

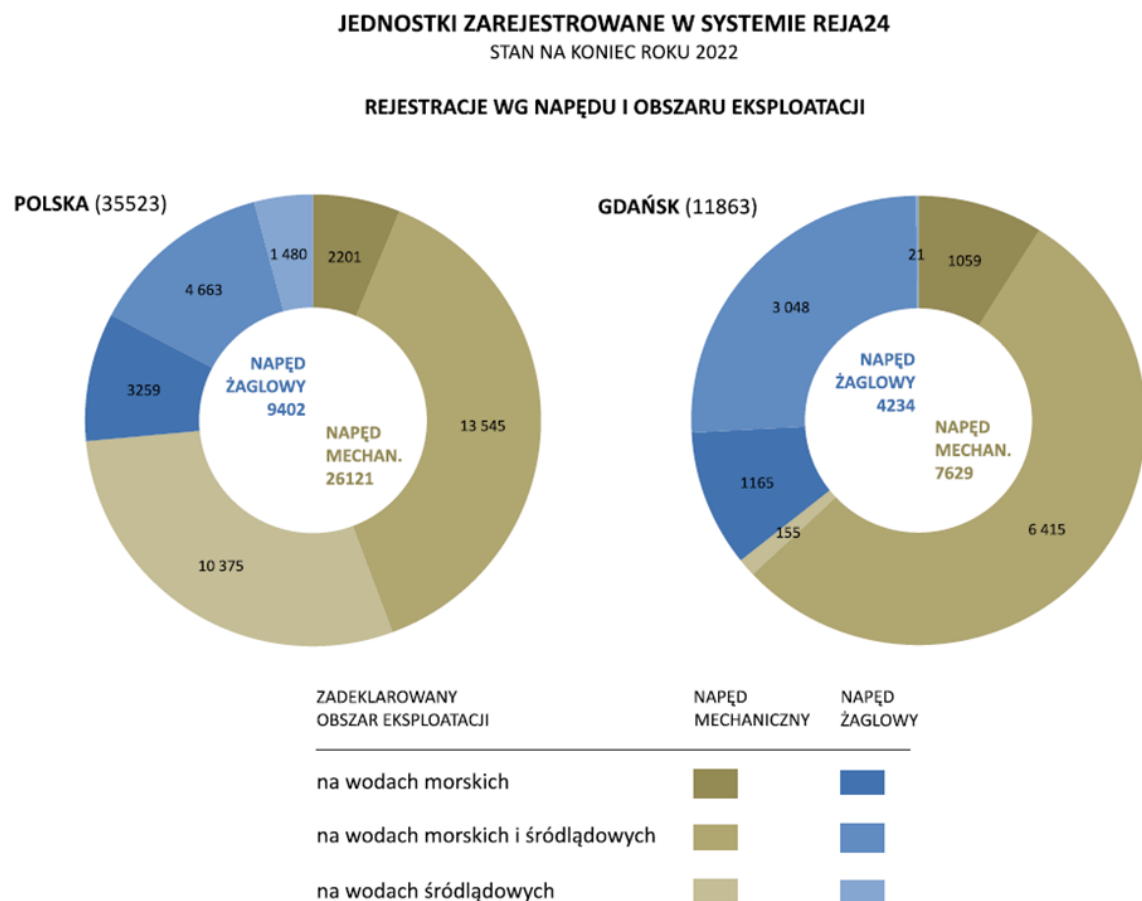
WYBRANE POTRZEBY I PROBLEMY ZGŁOSZONE PODCZAS KONSULTACJI:

- Brak akwenu o odpowiednich wymiarach wymaganych do organizacji profesjonalnych zawodów wioślarskich,
- Zagrożenie powodowane dużym ruchem małych jednostek pływających na Motławie i przyległym do niej fragmencie Martwej Wisły – brak reguł bezpieczeństwa,
- Brak dostępu do Opływu Motławy i górnej Motławy (za śluzami), z których mogłyby korzystać małe jednostki i który mógłby być bezpiecznym akwenem szkoleniowym,
- Brak spójnej koncepcji lokalizacji barek mieszkalnych, którą powinno wypracować miasto Gdańsk w uzgodnieniu z organami administracji śródlądowej i morskiej.

Przykład badań przeprowadzonych w trakcie pracy nad opracowaniem

Czynnikiem, który w największym stopniu prowadzi do ożywienia akwenów jest rozwój szeroko rozumianego jachtingu

Główną barierą tego rozwoju jest deficyt miejsc postojowych dla jachtów

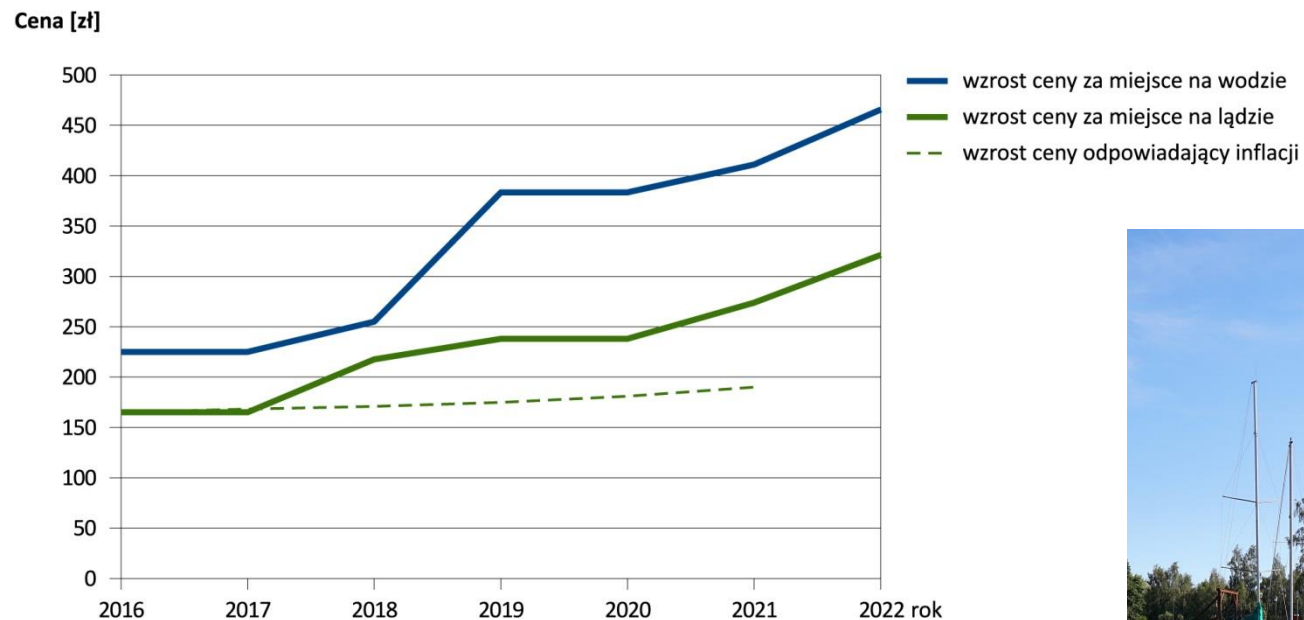


Gdańsk jako port macierzysty deklaruje 11,8 tys. łodzi. Uwzględniając ok. 50% rejestracji zagranicznych, daje to **6 tys. polskich jednostek** (Reja24) (obowiązek rejestracji dotyczy jednostek o długości powyżej 7,5m)

Liczba miejsc w gdańskich przystaniach to ok. **1,3 tys. miejsc dla wszystkich łodzi**

- + Liczby wskazują na ogromny potencjał rozwojowy jachtingu w Gdańsku (nowe miejsca pracy), co potwierdza, że Gdańsk jest najdogodniejszym portem jachtowym dla armatorów z głębi kraju.
- Deficyt miejsc napędza wzrost cen za postój w marinach (100% w ciągu 5 lat), co powoduje „gentryfikację” przystani.

DEFICYT MIEJSC, WZROST CEN I GENTRYFIKACJA PRZYSTANI

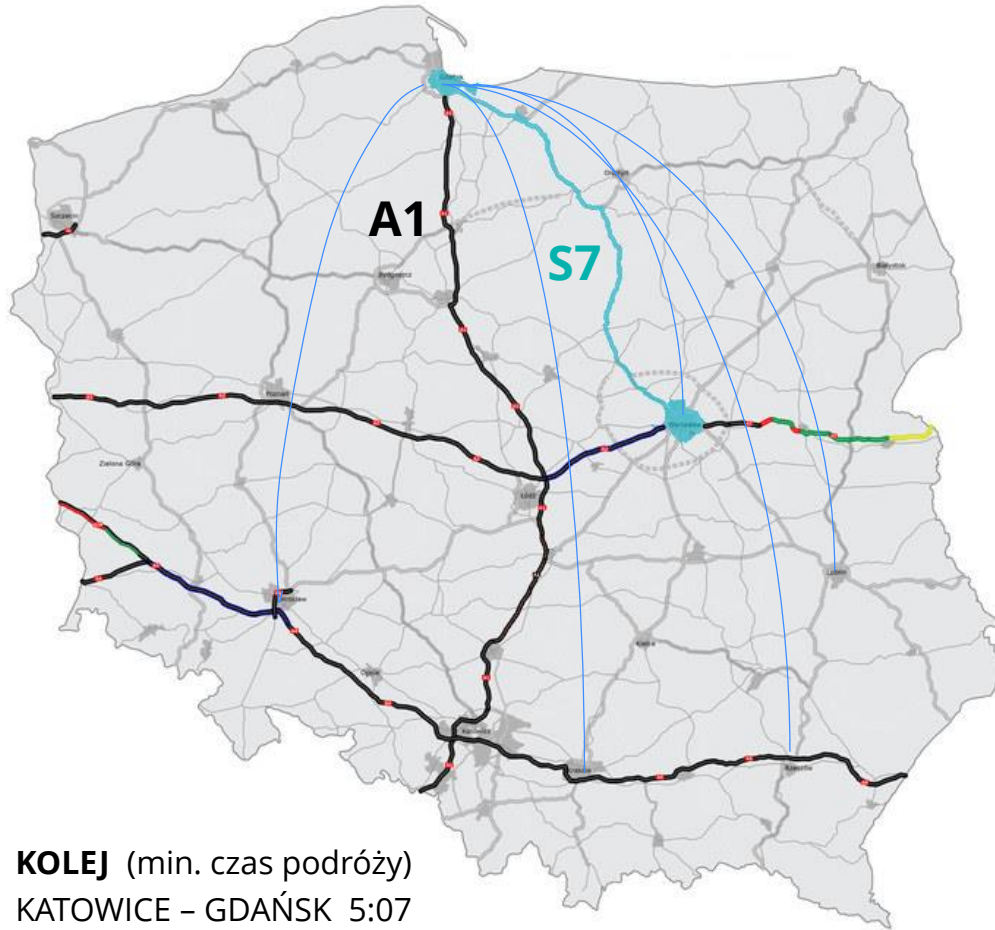


Wykres wzrostu miesięcznej opłaty za postój, osobno na wodzie i na lądzie, na przykładzie opłat za małą łódkę cumującą w marinie przy ujściu Wisły Śmiałej.



Zaanektowanie dawnego przystanku tramwaju wodnego na „dziką” przystań bez zaplecza, z cumowaniem burta w burcie (wrzesień 2022).

POTENCJAŁ POŁOŻENIA MIASTA GDAŃSK



KOLEJ (min. czas podróży)

KATOWICE – GDAŃSK 5:07

KATOWICE – KOŁOBRZEG 7:49

KATOWICE – ŚWINOUJSCIE 8:42

GDAŃSK
to najlepiej skomunikowany z resztą kraju port
morski i śródlądowy
(A1, S7, kolej, port lotniczy)

Gdańsk
nie wykorzystuje w pełni potencjału swojego
położenia by stać się największym polskim portem
jachtowym oraz centrum sportów wodnych

Gdańsk
nie wykorzystuje w pełni potencjału swojego
położenia by stać się centrum przemysłu jachtowego
(budowa, remonty, wyposażenie i usługi)

TRADYCYJNA PRODUKCJA STOCZNIOWA VS. PRODUKCJA JACHTÓW



Zatrudnienie w największej
gdańskiej stoczni tradycyjnej
Remontowa Shiprepair

ok. 1750 pracowników



Zatrudnienie w największej
gdańskiej stoczni jachtowej
Sunreef Yachts

ok. 1700 pracowników



WYBRANE PROBLEMY ZGŁOSZONE PRZEZ PRZEDSIĘBIORCÓW

- **Niedostateczna pomoc i zainteresowanie rozwojem tej branży ze strony instytucji miejskich i państwowych,**
- Długotrwałe i uciążliwe procedury urzędowe blokujące rozwój przedsiębiorstw,
- Brak aktualizacji map geodezyjnych i mpzp w kwestii terenów zalewowych oraz rozgraniczenia lądu i wody - blokuje rozwój przedsiębiorstw,
- Brak rezerwacji w mpzp terenów nadwodnych dla działalności związanej z wodą,
- Zbyt nisko zawieszona napowietrzna linie energetyczne przebiegające między dzielnicą Stogi, a ulicą Sztutową oraz nad Wisłą Śmiałą blokują rozwój przedsiębiorstw, a nawet mogą doprowadzić do ich likwidacji,
- Niewystarczające głębokości poza torem wodnym na Martwej Wiśle – wysokie dodatkowe koszty przerzucone na przedsiębiorców.




WZMOŻONY RUCH JEDNOSTEK NA MOTŁAWIE

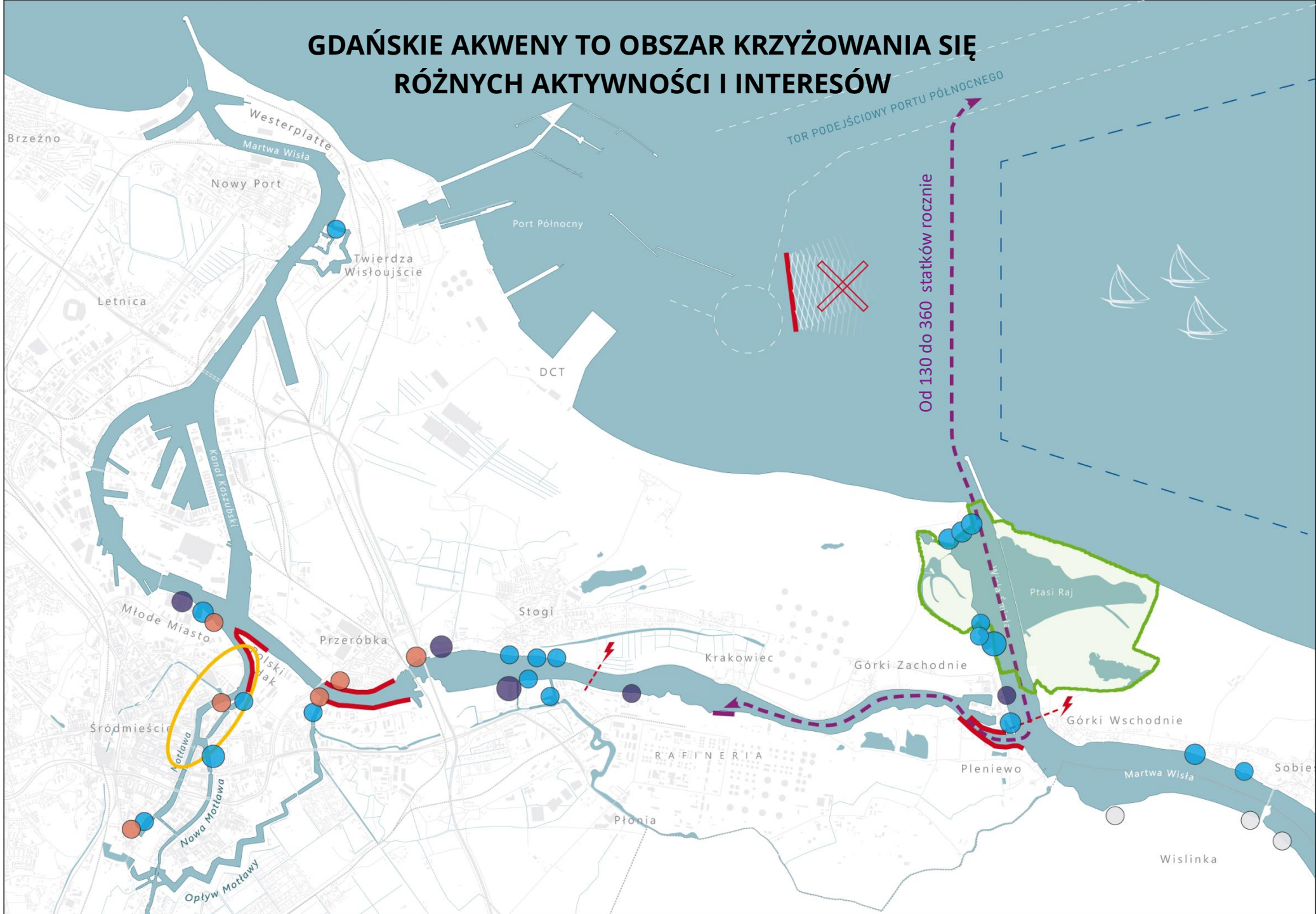


WYBRANE PROBLEMY ZGŁOSZONE PRZEZ OPERATORÓW PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU WODNEGO ORAZ WYPOŻYCZALNIE SPRZĘTU PŁYWAJĄCEGO

- Zagrożenie powodowane dużym ruchem małych jednostek pływających na Motławie i przyległym do niej fragmencie Martwej Wisły,
- Brak jasnych reguł bezpiecznego zachowania na gdańskich akwenach, łamanie zasad ruchu przez niektóre jednostki i brak kar,
- Brak dostępu do Opływu Motławy i górnej Motławy (za śluzami), czyli akwenów, z których mogłyby korzystać małe jednostki, co zmniejszyłoby ruch w historycznym centrum,
- **Potrzebna jest współpraca i wymiana informacji między użytkownikami i administratorami gdańskich akwenów.**

GDAŃSKIE AKWENY TO OBSZAR KRZYŻOWANIA SIĘ RÓŻNYCH AKTYWNOŚCI I INTERESÓW

-  Przystanie jachtowe
-  Kluby wioślarskie i kajakowe
-  Stocznie jachtowe

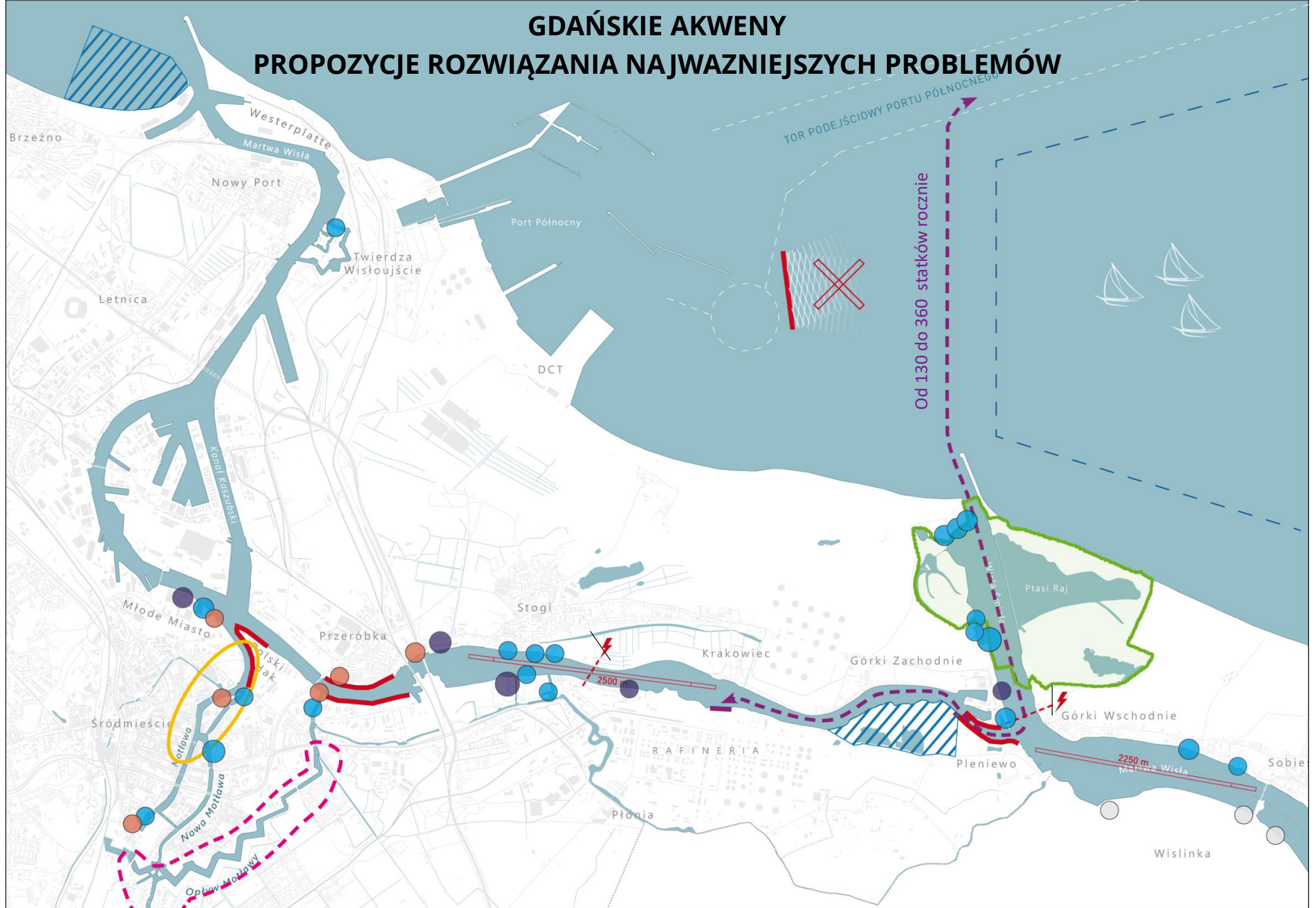


++
NEC TEMERE NEC TIMIDE
++

GDAŃSKIE AKWENY

PROPOZYCJE ROZWIĄZANIA NAJWAŻNIEJSZYCH PROBLEMÓW

- Przystanie jachtowe
- Kluby wioślarskie i kajakowe
- Stocznie jachtowe



Od 130 do 360 statków rocznie

++
NEC TEMERE NEC TIMIDE
++

GDAŃSKIE AKWENY

TO OBSZAR KRZYŻOWANIA SIĘ RÓŻNYCH AKTYWNOŚCI I INTERESÓW



ILE TRACI MIASTO I JEGO MIESZKAŃCY PRZEZ BRAK SPÓJNEJ POLITYKI WODNEJ?

GDAŃSKIE AKWENY

TO OBSZAR KRZYŻOWANIA SIĘ RÓŻNYCH AKTYWNOŚCI I INTERESÓW

- **Miasto Gdańsk, Urząd Morski, Port Gdański** oraz **Urząd Żeglugi Śródlądowej i Wody Polskie** to najwięksi gospodarze gdańskich akwenów. Niestety, ich działania nie są wspólnie planowane, koordynowane i uzgadniane,
- **Urząd Morski** w Gdyni jest w końcowej fazie opracowania planu zagospodarowania przestrzennego dla akwenów portu morskiego w Gdańsku.
- Prowadzone przez **Urząd Morski** przebudowy nabrzeży na Martwej Wiśle dobiegają końca. Uczestnicy konsultacji zgłosili wiele krytycznych uwag, co do ich nowego kształtu i wyposażenia.
- Rozbudowa **Portu Gdańsk** skutkuje m. in. budową nowych falochronów. W wyniku ich powstania, z powodu uciążliwego falowania, z użytkowania zostały wyłączone sportowe akweny treningowe na zachód od ujścia Wisły Śmiałej.

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

**STUDIUM
WYKORZYSTANIA
GDAŃSKICH AKWENÓW**

